

4. IL CORRIDOIO N. X

4.1. Introduzione

Il Corridoio n. X è il più recente fra tutti i Corridoi sin qui ideati e assume una notevole importanza in quanto è il Corridoio che permette di collegare l'Europa centrale con la regione balcanica. Durante la Conferenza di Creta del 1994, a causa della guerra civile scoppiata nell'ex Jugoslavia, i percorsi dei nove Corridoi che furono approvati in quella sede furono tracciati evitando di passare per i territori jugoslavi. Fu solo dopo la firma dell'Accordo di Dayton nel dicembre del 1995 e l'avvio del processo di stabilizzazione dell'area che alcuni progetti, come quello inerente alla realizzazione del Corridoio n. X, furono lanciati in occasione della Conferenza dei Ministri dei Trasporti europei, tenutasi a Helsinki nel giugno del 1997.

Per quanto concerne il percorso del Corridoio n. X, sottolineiamo che, sebbene le alternative di tracciato a livello regionale non siano ancora state decise, il tracciato principale, così come le quattro deviazioni, sono stati concordati a livello nazionale e interstatale. Osservandolo più nello specifico, il percorso seguito dal Corridoio n. X è il seguente: Salisburgo - Lubiana - Zagabria - Belgrado - Niš - Skopje - Tessalonico, per una lunghezza totale di circa 1.500 km. Come ricordato poc'anzi, sono state previste anche quattro deviazioni, di lunghezza variabile tra i 160 e i 730 km. Esse sono:

- Deviazione A: Graz-Maribor - Zagabria (170 km);
- Deviazione B: Budapest-Novi Sad - Belgrado (400 KM);
- Deviazione C: Niš - Sofia - Corridoio n. IV fino a Istanbul (161 km fino a Sofia e 730 km fino a Istanbul);
- Deviazione D: Veles - Bitola - Florina - Via Egnatia (150 km fino a Florina e 230 km fino alla Via Egnatia).

I conflitti che si sono verificati nel decennio appena trascorso, nonché la continua tensione che permane nella regione balcanica, fanno sì che il Corridoio n. X acquisti una valenza politica di notevole significato. Un'analisi dettagliata del Corridoio evidenzia come esso attraversi un'area geografica complessa sotto una molteplicità di aspetti ma che, di fatto, è strategicamente importante, tanto che se ne auspica un futuro inserimento nell'Unione Europea, unico strumento capace di stabilizzare definitivamente l'intera penisola.

L'utilità di questo Corridoio consiste, poi, nel fatto che esso permette, in più punti, il collegamento con altri Corridoi o, comunque, con altri network di comunicazione. Infatti, la deviazione A connette per esempio la rete austriaca con quella dell'Unione Europea; la deviazione B si connette con il Corridoio n. IV; la deviazione C collega il Corridoio n. IV con il Corridoio n. VIII e infine, la deviazione D collega la Via Egnatia con la rete greca.

Certo, questo Corridoio gode anche di una posizione geografica particolarmente favorevole, che vede, a Nord l'idrovia del Danubio; a Ovest le idrovie dei fiumi Drava e Sava; nella parte centrale l'idrovia della Moravia. Nella parte orientale del Corridoio, le valli del Vardar e della Marica rappresentano degli assi naturali di collegamento, che da sempre hanno agevolato i flussi commerciali e la comunicazione con il Vicino e Medio Oriente. Ecco, quindi, che fruendo di questa favorevole collocazione geografica, il Corridoio n. X si pone in concorrenza sia con le vie di comunicazione marittime sul Mar Adriatico e fluviali interne (bypassando o incrociando la penisola balcanica), sia con il Corridoio n. IV, per quanto riguarda l'estensione del TransEuropean Network (TEN) in direzione dell'Asia e del Medio Oriente. Ciò nonostante, per molti dei paesi direttamente coinvolti, ossia Croazia, Serbia, Macedonia (FYROM) e Bulgaria, gli assi prioritari rimangono un'alternativa comunque importante per lo sviluppo del trasporto intermodale a livello tanto internazionale, quanto interregionale.

Ad ogni modo, va comunque precisato che l'attuale volume di traffico che si sviluppa lungo il Corridoio n. X, non raggiunge il livello precedente al 1991, prima della dissoluzione dell'ex Repubblica Federativa Socialista Yugoslava. Per esempio, sul tratto Lubiana - Belgrado, esso è almeno dieci volte inferiore rispetto a quanto avveniva dieci anni fa. Tant'è che le previsioni più ottimistiche, ovvero quelle che si avrebbero se l'area potesse godere di un clima di pace stabile e duratura, prevedono che il livello ante dissoluzione dell'ex Jugoslavia non sarà raggiunto prima del 2010.

Infine, va altresì segnalato che, nonostante le continue tensioni etniche nell'ex Jugoslavia e il destino del Kosovo, gli assi principali del Corridoio n. X con tutte le loro connessioni rimangono ben integrati nella rete infrastrutturale nazionale di tutti i paesi balcanici. Da questo punto di vista, le priorità di questi ultimi collegate al Corridoio n. X riflettono allo stesso tempo le priorità delle politiche dell'Unione Europea, nonché delle riforme che Bruxelles chiede ai Paesi della regione di introdurre nei rispettivi sistemi statali.

4.2. La rete viaria e ferroviaria

Il Corridoio n. X può beneficiare alle due sue estremità di un efficiente sistema autostradale, imperniato sulle reti di collegamento tedesche, austriache (a Nord) e greche (a Sud). I problemi si

hanno, invece, nella parte intermedia, dove i collegamenti sono insufficienti, incompleti e notevolmente distanti dagli standard europei. Tali problemi sono poi aggravati dal fatto che la rete autostradale è spesso frammentata, in più punti, da tratti di strada normale, che inevitabilmente riducono la velocità di scorrimento lungo l'intero percorso.

Prendendo in esame singolarmente i paesi interessati al tratto intermedio del Corridoio n. X, osserviamo che in Slovenia, esso mira in primo luogo al completamento della costruzione di tre tracciati autostradali: da Karavanke - Vrba a Visnja Gora (99 km); da Visnja Gora a Obrežje (84 km) e dal confine con l'Austria fino a Maribor (38 km). Va, in ogni caso, detto che, partendo proprio dal confine con l'Austria, la rete autostradale viene interrotta tra Vrba e Naklo, per una lunghezza di 20 km. Dalla circonvallazione di Lubiana, in direzione della Croazia, l'autostrada può dirsi completata solo fino a Bič, mentre la realizzazione dei 73 km che ancora rimangono fino a Obrežje, cioè fino al confine con la Croazia, sarà protratta oltre i termini stabiliti (2008-2010). Da questa situazione si evince come il collegamento autostradale con la Croazia (dei 165 km del percorso totale, solo 72 sono autostradali) sarà realizzato solo in tempi abbastanza lunghi, vuoi a causa di una riduzione dei mezzi finanziari a disposizione, in quanto una parte di essi è stata dedicata alla realizzazione delle infrastrutture collegate con il Corridoio n. V, vuoi anche a causa delle costose modifiche che i comuni attraversati dal tracciato hanno in varie occasioni richiesto.

Per quanto riguarda, invece, la Croazia, va detto che a Nord la realizzazione del collegamento autostradale tra Bregana, al confine con la Slovenia, e la circonvallazione di Zagabria (13,7 km), è stata completata già all'inizio del 2001. A Sud, nell'ambito della realizzazione del tratto autostradale che ancora mancava tra la Croazia e la Serbia (70 km circa), la costruzione del tronco autostradale da Velike Kopaonice a Zupania (22 km) ha subito un ritardo a causa dell'incapacità del governo croato di reperire i fondi necessari per portarla a termine, vista anche la crisi economica in cui versa il paese in questi ultimi anni.

In Serbia, molta enfasi viene posta alla ricostruzione del collegamento con l'Ungheria (deviazione B del Corridoio n. X), dal confine ungherese fino a Novi Sad, sulla base anche di previsioni a lungo termine che prevedono, entro il 2010, un volume di traffico pari a 20.000 veicoli al giorno lungo questo itinerario.

Nel complesso, quindi, il Corridoio n. X attraversa il territorio jugoslavo per 640 km, di cui 532 costituiscono il percorso autostradale che dal confine con la Croazia giunge a Nis, passando per Belgrado. Da Nis l'autostrada prosegue per ulteriori 43 km fino a Leskovac, per diventare poi strada ordinaria (112 km) fino al confine con la Macedonia. Da Niš si può anche raggiungere Sofia, mediante una strada ordinaria di 160 km, e dalla capitale bulgara, avvalendosi della rete autostradale imperniata sui Corridoi n. IV e VIII, arrivare in Turchia.

Infine, deve essere presa in considerazione anche la Macedonia, dove il percorso è autostradale da Kumanovo, vicino al confine con la Serbia, fino a Rosoman, passando per Skopje e Veles (86 km). L'ultimo tratto (95 km), fino al confine con la Grecia è nuovamente strada ordinaria, sebbene a medio termine vi sia il progetto di ammodernarla, almeno nei suoi 44 km finali per far fronte all'incremento di traffico che transita al confine macedone - greco di Bogorodica - Evzanoi.

Ben più problematico ed incerto è, al contrario, il quadro relativo alle condizioni in cui versa attualmente il sistema ferroviario della regione da noi qui esaminata.

La riattivazione e lo sviluppo futuro dell'itinerario transbalcanico di trasporto ferroviario lungo il Corridoio n. X dall'Austria (e dall'Italia lungo il segmento Trieste - Lubiana, parte del Corridoio n. V) alla Grecia, attraverso Lubiana, Zagabria, Belgrado, Niš e Skopje fino a Salonico, dipenderà, infatti, molto dal successo del programma di riassetto economico e politico dell'area nel corso dei prossimi anni.

Al contempo, dobbiamo tenere presente che, a differenza di quanto accadeva fino a un decennio fa quando nel territorio unitario dell'ex Jugoslavia il trasporto ferroviario era gestito da un'unica compagnia, oggi ci dobbiamo confrontare con una realtà che vede la stessa area suddivisa in quattro Stati, e quindi una conseguente frammentazione anche nella gestione delle reti di trasporto ferroviario. Si tratta, comunque, di infrastrutture che, già prima della dissoluzione dell'ex Jugoslavia, erano di per se stesse decisamente obsolete.

Per di più, il conflitto che negli ultimi anni ha segnato la storia dell'ex Jugoslavia ha giocoforza costretto gli operatori economici a optare per vie alternative, vale a dire via terra attraverso l'Ungheria, la Romania la Bulgaria, e via mare lungo l'Adriatico, con linee di traghetto verso la Grecia e la Turchia.

L'efficienza delle infrastrutture e del materiale rotabile, con l'eccezione della Slovenia, ha subito le conseguenze negative della situazione di continuo conflitto che ha caratterizzato la regione balcanica in questi ultimi dieci anni, causando, di fatto, un blocco pressoché totale dei traffici commerciali.

Questo il contesto generale di riferimento. Guardando, invece, ai singoli paesi, notiamo che in Austria, il Corridoio n. X segue due percorsi (il percorso principale del Corridoio e la deviazione A), lungo le tratte: Salisburgo - Villaco - Rosenbach, e Linz - Graz - Spiefeld. La quasi totalità delle linee è elettrificata, nonché a doppio binario, e raggiunge una velocità massima di circa 140 km/h. Le linee ancora a binario unico saranno ammodernate e raddoppiate entro il 2015, con scadenze intermedie previste per il 2001 e il 2005, così da aumentare capacità e velocità.

In Slovenia, la rete ferroviaria collegata al Corridoio n. X concerne la costruzione di un secondo binario su tutte le linee attualmente esistenti, specificamente sulla linea che da Maribor porta al confine con l'Austria (17 km), e tra Lubiana e Jeseniče. Nei programmi a medio /lungo termine (dopo il 2005) è prevista la realizzazione di una linea ad alta velocità che, passando per la capitale slovena, colleghi Trieste con Belgrado.

In Croazia, gli investimenti previsti coprono la linea Zagabria - Lubiana, la linea Maribor - Zagabria con proseguimento fino a Split. È previsto, inoltre, un ammodernamento della linea che collega la Croazia fino al confine sloveno, mediante il raddoppio dell'attuale linea a binario unico, oppure attraverso la costruzione ex novo di un'altra linea.

La rete jugoslava è, come ricordato sopra, estremamente carente, con meno del 50% delle linee elettrificate e meno del 4% con doppio binario. Gli investimenti relativi ai tratti inclusi nel progetto del Corridoio n. X puntano a sviluppare oltre 800 dei 4.430 km di strada ferrata attualmente esistenti. Nello specifico, essi riguardano: il collegamento tra Niš e il confine croato, con un prolungamento fino al confine con la Macedonia, per una lunghezza di 520 km e il collegamento tra Niš e Dimitrovgrad (confine con la Bulgaria, per 104 km).

In Bulgaria, infine, il Corridoio n. X mira in primo luogo all'ammodernamento e alla ricostruzione dei 54 km di ferrovia tra il confine jugoslavo e Sofia, mentre in Macedonia gli investimenti pianificati si rivolgono alla tratta Tabanovci - Gevgelija, per una lunghezza totale di 216 km.